

El lugar colectivo en y entre ciudades. Articulación transversal este-oeste de México por el eje carretero Manzanillo-Guadalajara-Tampico

Margarita Camarena Luhrs,¹

Surya Mariana Salgado Camarena²

Resumen

La dinámica urbana y regional de México cambia radicalmente durante las dos primeras décadas del siglo XXI, debido a la construcción, apropiación del lugar colectivo y uso de la nueva red carretera transversal diseñada al amparo de los llamados corredores del TLCAN. Desde entonces, cuatro ejes carreteros este-oeste, complementan la difícil articulación nacional norte-sur.

En este contexto histórico geográfico de la producción del espacio social en México, así como de la consiguiente apropiación de lugares colectivos centralizados secularmente en torno a la altiplanicie mexicana, la introducción de los 4 ejes carreteros transversales estudiados cambia drásticamente las dinámicas regionales, el balance territorial urbano y regional de todo el país como la percepción de su acceso, la distancia y la conectividad.

Con el objetivo de observar los problemas de la dinámica regional y, particularmente, de contribuir a comprender los cambios en la articulación urbana, así como en la conectividad regional propiciada por este enorme esfuerzo constructivo nacional, se exponen dimensiones que hacen evidentes efectos histórico-estructurales como políticos y perceptuales que ofrecen otra fisonomía de México.

Para estos fines, se muestra cómo y por qué estos efectos sobresalientes, entre muchos otros, tienen la cualidad de multiplicar la accesibilidad del conjunto nacional, de ensanchar el territorio nacional, con direcciones este-oeste, abriendo paso a un posiblemente nuevo modelo de balances político territoriales y perceptuales, interregionales, debidos a las nuevas vías de comunicación como, sobre todo, causados posiblemente por las nuevas conexiones que emergen al formar nuevas relaciones reticulares con los tradicionales ejes verticales, seculares, norte sur, con lo que rearticular a todo México, tanto en sus dinámicas del interior, como con respecto al resto de Norteamérica.

Se ofrecen conclusiones acerca de los cambios ocurridos en los modelos de transporte y estructuración territorial de 1920 a 2020. Asimismo, se ponen de relieve cambios recientes en la red articuladora de los principales ejes carreteros del país, debidos a las nuevas posibilidades reticulares de los 4 ejes transversales y especialmente del eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, destacando su impacto revelador de insospechadas posibilidades de conexión y accesibilidad múltiples.

A partir de lo anterior, se resuelve que el lugar colectivo en y entre ciudades cambia drásticamente en el curso de las dos primeras décadas del siglo XXI; y que seguirá haciéndolo, debido a los efectos drásticos que tiene la articulación transversal este-oeste propiciada por los

¹ Doctora en Ciencia Política, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM; investigadora titular "C" del IISUNAM, margarita@sociales.unam.mx

² Licenciada en Historia, UAM-I, Maestrante del Posgrado en Urbanismo, UNAM, suuryy@gmail.com

nuevos ejes carreteros de México. En particular, tanto por a) sus capacidades interoceánicas de enlace y retransmisión de flujos internacionales de largas distancias, como por b) el efecto político transformador de escalas y direcciones tradicionales de los 4 ejes longitudinales tradicionales centrados en la altiplanicie mexicana y desde el siglo XIX, en la ciudad de México, que ahora se intersectan por los ejes transversales estudiados para acortar distancias y redistribuir impactos territoriales concéntricos de la articulación territorial nacional, conteniéndolos en radios de acción de un alcance promedio de 5 horas.

Palabras clave: Ejes carreteros transversales en México, eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, características, dinámica urbana y regional

Introducción

Con el propósito de identificar el impacto territorial del corredor Manzanillo-Guadalajara-Tampico³ y sus posibilidades de desarrollo regional, a continuación se analizan sus características desde una perspectiva geográfica y por medio del uso de modelos cartográficos que sugieren insospechadas capacidades territoriales si se logra hacer acompañar a la integración transversal, interoceánica y continental que propicia este eje, de nuevas prácticas sociales que venzan inercias y resistencia a nuevos patrones espaciales culturales, que superen el secular aislamiento entre montañas.

Existe un acuerdo generalizado entre los estudiosos del transporte en el sentido de que se trata de un poderoso revelador de procesos territoriales. De igual modo, se ha comprobado a lo largo de las fases del proceso de construcción de infraestructura y después, con su operación y flujos, que se suceden diversos procesos de apropiación territorial [Murrieta, 2015: 4]. Por medio de la exploración y la penetración de actividades complejas; así como por la explotación y extracción de recursos; ocurren transformaciones complejas en el paisaje.

Dichas transformaciones, introducidas por el poblamiento y control progresivos del territorio, solamente pueden ser soportadas de tal forma que logren alcanzar la regularidad indispensable para asegurar la vida socioeconómica del asentamiento, si se cuenta con vías y vehículos de transporte, seguridad constante y frecuencias de tránsitos que abastecen o exportan los productos que hayan logrado ser <regulares>. De ello depende la posibilidad de una cada vez más acabada delimitación jurídica administrativa del espacio apropiado y reproducido como territorio que logre, a su vez, convertirse en palanca eficiente del desarrollo regional.

Este proceso en México iniciado posiblemente hace unos 21,600 años, con la llegada de primeros pobladores, por tierra y mar [Salgado, 2014: 21]. La evolución de las organizaciones espaciales que tomaron asiento en el territorio nacional actual ha sido tan rica en sus culturas de apropiación [Sin autor, 2010: 2], como por la explotación de la geografía como por la

³ “Los corredores troncales del país se dividen en longitudinales, de norte a sur, y transversales, de este a oeste. Estos corredores comunican a todas las capitales estatales, las principales concentraciones metropolitanas, las ciudades medias, los puertos marítimos de relevancia y los accesos a los puentes fronterizos internacionales de mayor movimiento tanto con los Estados Unidos en el norte, como con Belice y Guatemala en el sur del país.

El corredor transversal Manzanillo-Tampico tendrá una extensión de 985 km desde el Puerto de Manzanillo hasta Tampico, pasando por las ciudades de Guadalajara, Aguascalientes y San Luis Potosí. El proyecto incluye la modernización de la carretera que conecta a Manzanillo con Lázaro Cárdenas. Este corredor este-oeste intersectará los cuatro corredores norte-sur más importantes de México, lo cual facilitará el acceso a ciudades de la frontera norte como Nuevo Laredo, Reynosa y Juárez.” (Colectivo Grieta, 2009: 1).

extraordinaria diversidad regional, climática y fisiográfica que encontraron a su llegada [Barrera de la Torre, 2010: 135]. Pero esa historia que se actualiza en el presente de México destaca para los fines de este capítulo de una manera muy particular. Las relaciones hombres-naturaleza, han creado con esas sucesivas formas de territorio, un patrimonio cultural extraordinario porque nos lega junto con las relaciones espaciales ya establecidas, bien conocidas, una cultura de aprendizaje de los cambios en las relaciones espaciales. Conocemos las montañas y valles, los límites costeros, las distribuciones de los recursos, las cualidades climáticas, los sitios poblados, y las maneras de conectarlos entre sí, etcétera. Esta riqueza de prácticas y saberes, concretada en maneras de recorrer y reconocer los espacios producidos, son muy valiosos aprendizajes territoriales; y un reto importante en la transición del siglo XXI.

En los inicios del presente siglo, toma forma un proceso revelador de las capacidades territoriales nacionales y norteamericanas pues, de hecho, con los ferrocarriles se levanta otra pauta constructiva territorial. Y esta transformación es inmediata pues la prolongación de tramos carreteros que completan cuatro ejes carreteros de movilidad transversal. Pero el que doten a la nación de otro perfil de capacidades de conectividad, aún requiere un cambio radical en los patrones culturales de apropiación y recorrido de las regiones reconfiguradas por estas nuevas facilidades de acceso hacia y desde su interior, estableciendo enlaces y relaciones de alcances insospechados, todavía.

El resto del continente y las relaciones transoceánicas mundiales aguardan una decisión que las prácticas sociales empezaron a establecer muy pronto. Hay una disyuntiva que elegir entre la multiplicación de acceso y conectividades nacionales e internacionales que abren los ejes transversales, por medio de prácticas sociales que irán estableciendo muy pronto una prioridad del énfasis primero, regional y alimentador y, enseguida, exportador, o bien, por el contrario, que impongan un uso de estas desplegadas capacidades territoriales -reveladas por la nueva continuidad de los ejes que transversales-, que reitere el saqueo secular de recursos con indiferencia frente a la construcción de capacidades microrregionales, formadoras de verdaderos mercados regionales que siguen urgiendo para poder crear economía y gobierno para el beneficio de los propios connacionales.

Cuatro ejes transversales nacionales que multiplican la accesibilidad ensanchan el territorio, con direcciones ya no sólo norte-sur, sino ahora también, este-oeste, abriendo paso al nuevo modelo de balances territoriales interregionales conectados con los tradicionales ejes verticales de México y Norteamérica. Esta realidad, transforma pautas seculares de encierro y aislamiento colonial, que empezó a intentar modificarse desde que se consumó la independencia de México y después, con la entonces anhelada construcción del ferrocarril, que Porfirio Díaz logró integrar el primer territorio nacional mexicano, como preámbulo y condición indispensable a la construcción del primer Estado nacional que se lograría, gracias a estos antecedentes, entre la administración de los presidentes Plutarco Elías Calles y Lázaro Cárdenas del Río, o sea en los años de 1940.

A casi 80 años de la construcción de la primera carretera en México, la evolución de los trazos carreteros y su evolución logra forjar un sistema carretero reticular que expande las facilidades de transporte y comunicación reordenando por completo el territorio nacional. Proceso en el que se inserta el eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, tema de este trabajo. A continuación, se presentan sus características, dando énfasis espacial a las nuevas posibilidades que abre en la coyuntura espacial actual del México del siglo XXI; y, finalmente, se presentan las conclusiones de este estudio.

Modelos económicos, transporte y territorio en México

Después del largo proceso de apropiación del territorio que se ha puesto de manifiesto cada vez con mayor claridad en la cobertura y creciente densidad de las redes de transporte; el aumento de flujos debido a la mayor intensidad de todo tipo de interacciones; y las consecuentes instituciones jurídico administrativas del territorio, es posible que por primera vez en la historia de la República Mexicana, se prefigure una estructura reticular con una malla de intersecciones vertical y horizontal que impone otra gama de posibilidades de integración geoestratégicas, como se sugiere a continuación.

La continuidad del territorio nacional distingue 3 amplios nortes, un centro denso y las regiones del sur y sureste que se interconectan entre sí. Las interrelaciones entre estos múltiples México, como si todavía fueran un archipiélago, se realizaron por medio de redes de conexión de largas distancias que habían ido prevaleciendo sobre las redes alimentadoras. Aunque hace tres décadas, con el TLCN se promovía una mayor coherencia integradora de México con el resto de América del Norte, la prioridad nunca fue la consolidación de auténticas vocaciones productivas-artesanales e industriales regionales ni la expansión de mercados también regionales, que articularan de una manera continua el territorio nacional.

No obstante, se logró digitalizar la red nacional de caminos (RNC), en un esfuerzo conjunto del gobierno nacional, a través de INEGI, la SCT y el IMT, mediante lo cual empezó a ser posible modelar rutas, conectividad intermodal con aeropuertos, puertos y terminales ferroviarias,⁴ con lo cual dio inicio otra geoestrategia de integración. El empleo de estos recursos de modelaje y diseño carretero, que cristalizó con la operación de 4 corredores transversales en México, cambio las posibilidades ventajosas y contrarias a la integración del desarrollo nacional.

Estas formas de la articulación de la diversidad de México, está cambiando aceleradamente. Si hace poco se lograron tiempos-distancias de recorrido para conectar las principales capitales del país, de entre 4.5 y 14 horas, ahora la retícula carretera recientemente completada por los 14 corredores carreteros propiciara, si se cumplen condiciones de cambio del patrón cultural de aislamiento montañoso previo, otro tipo de acercamientos, contigüidades y accesos que

⁴ “Esta nueva red es la fuente oficial, única y de uso obligatorio según el Diario Oficial de la Federación del 6 de octubre de 2014; por ello, la RNC se integró al esquema de desarrollo del Modelo Nacional. La RNC es una representación digital georreferenciada de la red oficial de caminos de México, con una estructura de red (nodos y arcos) con capacidad de modelar rutas, conectividad intermodal con aeropuertos, puertos y terminales ferroviarias, etc. Comprende toda la red pavimentada del país, así como vialidades urbanas y rurales que las conectan; vías fluviales de transbordo vehicular; la mayoría de los caminos rurales; aduanas; puentes; túneles; servicios de esparcimiento, y otros datos más. Hacia el desarrollo de un modelo nacional de transporte; primera fase: construcción de la red intermodal y primeros análisis de La cobertura (en 2014) es la siguiente:

- 158,000 km de carreteras pavimentadas, incluidos 48,685 km de jurisdicción federal
- 36,139 km de vialidades urbanas
- 118,812 km de caminos no pavimentados.” (Moreno et al, 2015: 7).

La RNC “es la fuente oficial, única y de uso obligatorio (D.O.F. 6/X/2014), que contiene los elementos físicos restrictivos y funcionales para la circulación vehicular (número de carriles, pasos a desnivel, distribuidores, camellones, sentidos de vialidad, maniobras prohibidas, etc.) amén de garantizar la conectividad con las 4,553 localidades urbanas y 279,346 localidades rurales y 22,072 sitios de interés, con lo cual la RNC es ya el insumo cartográfico fundamental para aplicaciones para ruteo y visualizadores de mapas vía internet v.gr. Mapa Digital de México y el SIATL (Simulador de Flujos de Agua de Cuencas Hidrográficas) en el INEGI, Mapa Traza tu ruta en el sitio de SCT, y el Visualizador geo cartográfico-IMT; amén de que se apega a la Norma Técnica para el acceso y publicación de Datos Abiertos de Información Estadística y Geográfica de Interés Nacional,...!” (Gobierno de México, 2019: 1, 2).

multipliquen por muchas veces la accesibilidad nacional, alcanzando otros niveles de competitividad internacional.

Si enormes distancias han producido escasos centros regionales, muy concentrados, de enorme capacidad atractiva, no ha habido el menor interés por usar esas capacidades, de manera redistributiva, con principios espaciales de equidad, que impulse el desarrollo regional integrando las áreas menos favorecidas, por el uso racional y responsable de la fuerzas centrípetas que convocan como palancas redistributivas de los potenciales territoriales de vuelta hacia las áreas de origen de las que los recolectan.

Como si se tratara de un México hecho de sistemas insulares, aislados y separados entre sí y además enlazados con la forma geográfica más difícil de comunicar, de corredor norte-sur, se fue produciendo para México, a partir de las rutas de la plata, de los correos de diligencias y sobre todo por el concepto geoestratégico con que se trazó el ferrocarril, la forma territorial de un archipiélago. Hoy en día, esta forma de las redes de transporte, están adquiriendo otro perfil por la integración de los tradicionales grandes ejes concéntricos norte-sur que asimilan a los también tradicionales, pero inconclusos hasta ahora, y que son cuatro puentes terrestres transversales, ya mencionados. La primera conclusión de este entramado superpuesto que ha sido posible terminar de construir y completar, muy recientemente, tiene alcances insospechados en los albores del presente siglo.

Esta combinación de redes carreteras, a simple vista aumenta la accesibilidad, las capacidades de relación regional, de integración y multiplicación de los accesos. Pero ¿en cuánto se está multiplicando el país gracias a todo ello?, ¿cuáles son sus nuevas dimensiones?; y a ¿qué prioridades de relación territorial hay que dar mayor atención?, son preguntas que surgen naturalmente de las inmensas obras carreteras en curso y, sobre todo del estudio de los modelos económicos, el transporte y el territorio en México que se han podido identificar de 1920 a la fecha.

Estas inquietudes y temas dotan de una de sus características más sobresalientes al cambio territorial presentado como contexto para entender las dimensiones del impacto y posibilidades de desarrollo del eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, y que consisten en la creación de las condiciones para lograr la multiplicación de las capacidades de acceso, la integración de nuevas capacidades competitivas mundiales, apoyadas con la integración de servicios multimodales de transporte. Proceso al que naturalmente sigue el emplazamiento de plataformas logísticas que sostengan eficazmente la multiplicación de ofertas y demandas de circulación; y con ello todo otro orden geoestratégico nacional que se debate desde sus orígenes.

Un factor crucial es la operación transnacional y nacional -de más del 80% de las actividades de exportación mexicanas- del corredor principal del “Sistema TLCAN”, México-Nuevo Laredo, que prácticamente de manera ininterrumpida desde el siglo XVI, ha organizado al resto de los ejes carreteros que alimentan la circulación nacional en gran escala hacia el resto de Norteamérica –y también, aunque en menor medida, hacia centro y sur América.

En ese sistema de contrapesos formados por recorridos de largas distancias que indiferencian el territorio y recorridos de cadenas de valor densas e intensas que dan forma a circuitos regionales menores, de economías de diversas capacidades articuladoras, micro regional o intermediaria, entre centros de fuerza poderosos, pero distantes y aislados, destacan las cualidades del contexto del eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico.

Este eje está perfilando un tipo de balance de relaciones espaciales que conjuga dos fuerzas especiales. Las muchas y muy diversificadas, cortas, frecuentemente inconexas, redes que cambian al territorio lenta y de manera definitiva desde sus afluentes micro regionales; y las fuerzas nerviosas de mayores volúmenes que por medio de grandes corrientes, de mayores velocidades y volúmenes, se mueven en largas distancias que, por su importancia económica, cambian rápido las cualidades de vías, tránsitos y causan impactos territoriales más fácilmente apreciables. Por ello, son ambos tipos de redes, tránsitos e impactos territoriales, los que se anudan en el eje estudiado.

Este esquema es elocuente de los cambios de 1920 a la fecha, ocurridos en la estructura transregional de la movilidad. Su evolución, consecuencia de fuerzas económicas muy poderosas, ha suscitado cambios constantes en la forma de integración territorial. Que, en la etapa, actual, cristaliza como una malla norte-sur, este-oeste. Uno de esos hilos estructurantes, surge intersectando todos los vértices y todas las paredes de una especie de doble prisma geográfico cuadrangular, y se trata del eje de Manzanillo-Guadalajara-Tampico, que, por sus distancias y capacidades, es la tercera fuerza territorial transversal.

Lo anterior, puede verse en el Mapa “Principales ejes carreteros que interconecta el eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico”, que ilustra una de las conclusiones al final de este capítulo. Es un importante eje de afluentes subnacionales que intersecta con los grandes ejes nacionales de circulación; a simple vista y de sur a norte, es el tercero. Su función es retransmisora, tanto de fuerzas centralizadoras como territorialmente multiplicadoras, según el énfasis y alcance con que se definen sus flujos, a diferencia de los otros ejes transversales, este posee única cualidad doble de ordenamiento territorial, con lo que adquiere una importancia especialmente estratégica y ejemplar, de cara al aliento de prioridades micro regionales, consolidadora de capacidades artesanales e industriales de mediana envergadura que han estado ausentes del crecimiento.

Contexto del eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, en los sistemas territoriales formados por las redes troncales de transporte en México

En la siguiente figura se ilustran los ejes troncales de la red nacional de transporte carretero, entre los cuales distinguimos los corredores longitudinales norte-sur y los transversales este-oeste. Como se puede apreciar Las principales relaciones e intersecciones que caracterizan al eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico y que hacen posible destacar su potencial revelador territorial del repliegue del centro hacia el norte que está atrayendo las regiones más aisladas o atrasadas, hacia áreas de mayor conectividad regional e internacional.

En un nivel de concreción territorial mayor está el “Sistema TLCAN” en el conjunto de sistemas territoriales que se articulan de manera vertical (México-Nuevo Laredo) y transversalmente (por medio de los ejes Mazatlán-Matamoros; y Manzanillo-Guadalajara-Tampico). En una superficie continua de la tercera parte del territorio nacional, 15 grandes ciudades concentradoras repliegan grandes extensiones territoriales y, al mismo tiempo, despliegan sus potenciales de fuerza multiplicándose a través de más de 3 000 kilómetros de redes carreteras, con diferenciales de velocidades de tránsito. Condiciones de la orografía, trazo y especificaciones carreteras de 2 y 4 carriles, relativizan y acortan desigualmente las distancias alcanzadas a mayores velocidades y por las que se desplazan todo tipo de influencias territoriales.

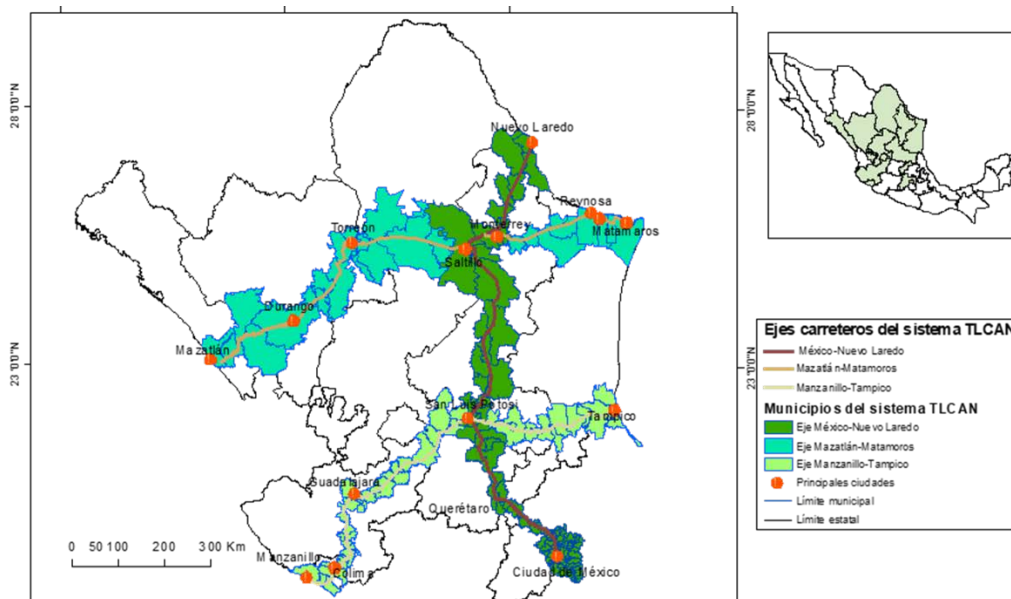
LOS 15 EJES TRONCALES

► El gobierno federal desarrollará un corredor carretero por donde se calcula transitarán diariamente más de 3 mil millones de pasajeros y más de 470 millones de toneladas de carga.



Fuente. Colectivo Grieta, 2009: 2.

Sistema TLCAN



Fuente. Chías, 2014: sin página.

En este gran sistema macro regional de ejes carreteros, se ubica el eje estudiado en su intersección con el corredor México-Nuevo Laredo, denominado corredor del TLC, y con respecto

EL LUGAR COLECTIVO EN Y ENTRE CIUDADES. ARTICULACIÓN TRANSVERSAL ESTE-OESTE DE
MÉXICO POR EL EJE CARRETERO MANZANILLO-GUADALAJARA-TAMPICO

del también eje transversal de Manzanillo-Matamoros que aumenta el efecto amplificador de las grandes fuerzas territoriales estudiadas. Para caracterizar geográficamente mejor el impacto territorial de este sistema, se utiliza un criterio demográfico que ayuda a dimensionar sus características tal como se observa enseguida:

Zonas metropolitanas y municipios en los corredores del TLCAN y transversal Manzanillo-Tampico

Variable	Corredor del TLCAN	Corredor transversal		Totales
	Mex-NLar	Manz-Tamp	Maz-Matam	
ZM	5	3	2	10
Municipios	124	52	26	202

Fuente. Chías, 2014: sin página.

Las cantidades de las poblaciones localizadas en las inmediaciones por donde atraviesan cada uno de estos tres ejes componentes del sistema de transporte nacional, suman casi 35 millones de personas, casi la sexta parte de las cuales (6.3 millones de personas) se ubican a lo largo del eje-Manzanillo-Guadalajara-Tampico; y la octava parte (3.5 millones de personas), se encuentran en las localidades conectas por el eje transversal Mazatlán-Matamoros. Se detallan enseguida las Zonas metropolitanas componentes participantes del sistema territorial estudiado.

Población y superficie de las 6 zonas metropolitanas que intersecta el corredor Manzanillo-Tampico

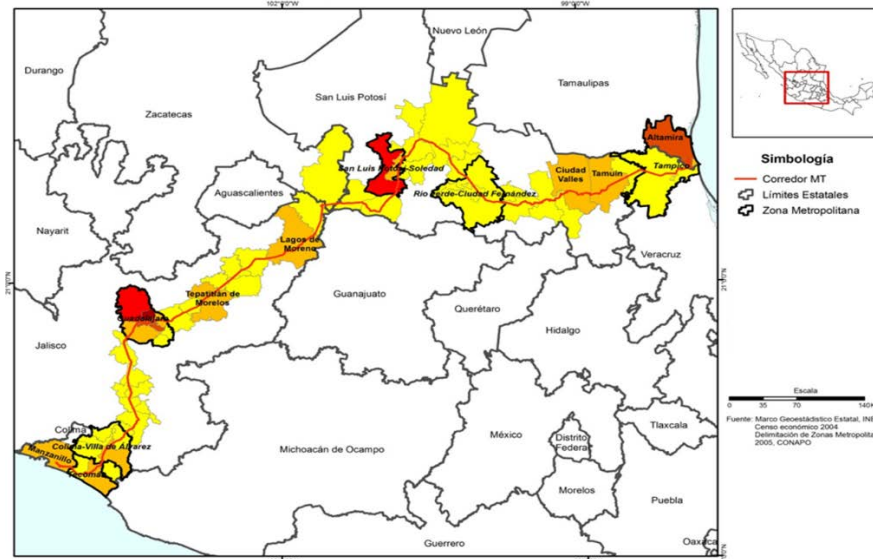
Zona metropolitana	Población (2005) %	Superficie en km2	Superficie en %
ZM Guadalajara	67.0	2,711	16.0
ZM SLP-SGS	15.67	1,758	10.4
ZM Tampico	8.42	5,300	31.3
ZM Colima	4.82	2,281	13.5
ZM Río Verde-Cd. Fernández	2.08	3,554	21.0
ZM Tecomán	2.0	1,343	7.9
Subtotal seis ZM	5.9	16,947	0.9
Total nacional	100.0	1,954,737	100.0

Fuente. Chías, 2014: sin página.

Estas zonas metropolitanas, según el último censo de población (INEGI, 2011: sin página), cuentan con casi el 6% de la población total del país, ejercen una poderosa influencia que se extiende a partir del 0.9% de la superficie nacional en 16 947 kilómetros cuadrados. Los 1 078 kilómetros con los que unen las costas en recorridos de 11:55 horas, lo convierten en el segundo eje transversal más eficiente de los cuatro nacionales (Según: “Traza tu ruta” en el Portal de SCT, 2011: sin página, el corredor Mazatlán-Matamoros, con 1,234 km, se recorre en 15:12 horas; Acapulco-Veracruz, con 710 km, se recorre en 7:18 horas; y Salina Cruz- Coatzacoalcos, con una distancia de 336 km, se recorre en 4:03 horas). Este conjunto territorial de 60 municipios y 5

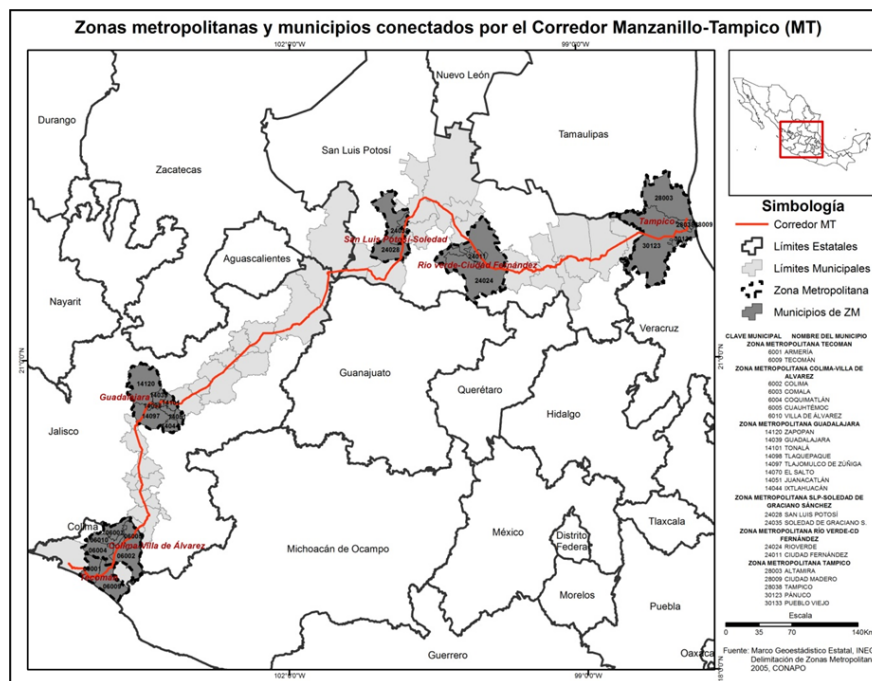
grandes ciudades capitales, articulados por el eje transversal estudiado, son generadores en su conjunto, de aproximadamente el 7.0% del valor agregado censal bruto nacional.

Municipios conectados por el Corredor Manzanillo-Tampico



Fuente. Chías, 2014: sin página.

Un detalle de la administración territorial involucrada directamente por el eje se observa a continuación en la localización de las zonas metropolitanas en la continuidad formada por los municipios sobre los que atraviesa el eje territorial estudiado; y que de manera inmediata son convocados a la integración de actividades de gobierno y planeación de responsabilidades conjuntas.



Fuente. Chías, 2014: sin página.

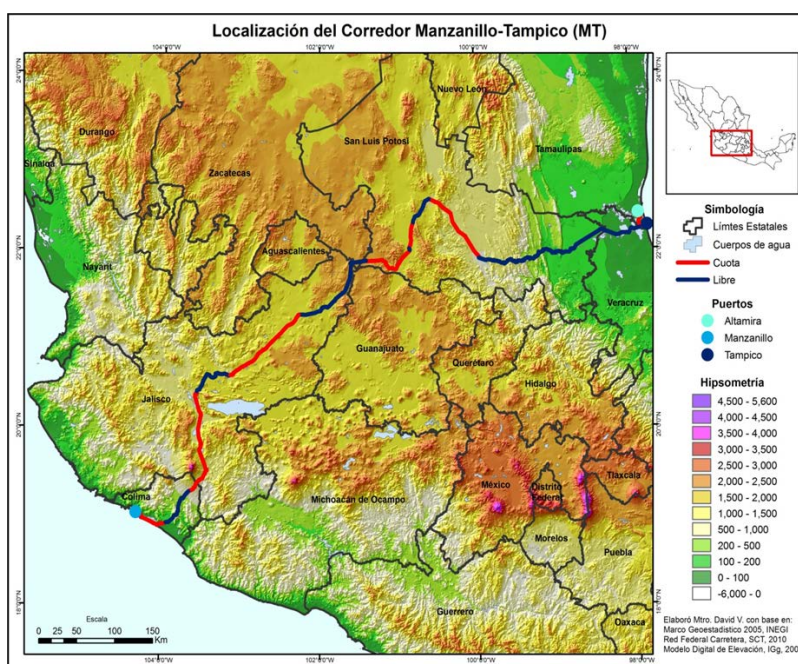
EL LUGAR COLECTIVO EN Y ENTRE CIUDADES. ARTICULACIÓN TRANSVERSAL ESTE-OESTE DE MÉXICO POR EL EJE CARRETERO MANZANILLO-GUADALAJARA-TAMPICO

Además de las características geográficas del enlace carretero que adquiere continuidad gracias a cuantiosas inversiones públicas y privadas, es importante destacar que ligado con la distribución poblacional y con la densidad de población, se encuentra el análisis poblacional de las localidades, con base en su jerarquía urbano-rural. Esto sugiere las características de la jerarquía espacial del eje calculadas a partir de cuántas localidades urbanas (Ciudades grandes, medias, pequeñas, mixta urbana) y rurales (Mixtas, rural y rural) existen y cuántos habitantes concentran cada uno de éstas, además de cuántas se encuentran dentro de las zonas metropolitanas y cuántos no lo hacen.

Características de la movilidad transregional en el eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico

El Corredor Manzanillo-Tampico conecta y comunica al Océano Pacífico con el Golfo de México, pasa por 7 estados (Colima, Jalisco, San Luis Potosí, Tamaulipas, Veracruz y Zacatecas), tiene longitud total de 1,219.77 km: 25.01 km, estatales, y el resto federales (1,194.76 km); el 53% corresponde a carreteras libres, con una longitud de 643.84 km, y las de cuota 47%, con 575.93 km. Su continuidad demuestra que el eje es importante para todas las entidades federativas enlazadas (Colima, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, San Luis Potosí, Veracruz y Tamaulipas, por su conexión mutua o por su carácter de interfase marítima terrestre; pero demuestra su importancia, fundamentalmente, por la poderosa conectividad que como se ha destacado, se abre de manera sistemática y constante, con los principales ejes longitudinales del país.

Enseguida se muestran los distintos tipos de capacidades carreteras libres y de cuota, además de las colindancias estatales, los cuerpos de aguas y las alturas, en un importante mapa que muestra las características geográficas hipsométricas, de los territorios involucrados directamente y por la extensión de sus áreas de influencia, para apreciar con mayor detalle las difíciles condiciones del terreno que han sido superadas para hacer posible hoy, la continuidad del eje.



Fuente. Elaborado por David V. para el documento inédito de Chías, 2014: sin página.

Como se aprecia, de los 643.84 km de carretera libre, 57% son de dos carriles (367.52 km) y el restante 43% (276.32 km), son de cuatro carriles. Mientras que de los 575.93 km de cuota, 65% son de dos carriles y 35% son de cuatro carriles. En otras palabras, el 61% del corredor Manzanillo-Tampico es de dos carriles y el 39% es de cuatro carriles, por lo que independientemente del tipo de camino (libre o cuota), la mayor parte de las carreteras de este corredor no son de altas especificaciones sino de velocidades medias, porque es de dos carriles.

Sin embargo los tramos de cuota permiten comunicarse o integrarse de forma más rápida a las ciudades más importantes por donde cruza este corredor como Altamira, Colima, Guadalajara, Lagos de Moreno, Río Verde, San Luis Potosí y Tampico, además de conectarse a los principales ejes carreteros que conectan con las ciudades fronterizas más importantes del norte del país como son: Ciudad Juárez (Chihuahua), Matamoros y Nuevo Laredo (Tamaulipas), Nogales (Sonora), Piedras Negras (Coahuila), Tijuana (Baja California) así como con el corredor del Tratado del Libre Comercio (México-Nuevo Laredo), que conecta entre sí a todos los centros mencionados con la Ciudad de México.

Este corredor también se caracteriza porque comunica a tres de los diez puertos con mayor movimiento de carga del país que en 2009 son Altamira, Manzanillo y Tampico. El puerto de Manzanillo ocupa el cuarto lugar, con un movimiento de carga de 18,528,661 toneladas, cifra que representa 8% de movimiento portuario nacional (241,923,147); mientras que Altamira, se ubica en el octavo lugar con 11,497,599 toneladas, y Tampico en el décimo con 8,517,303 toneladas.

Es notable cómo se revelan impactos territoriales que multiplican las capacidades regionales por la presencia de aeropistas situadas a lo largo del eje, lo que destaca el potencial intermodal, en el contexto de toda la comunicación nacional que destaca a este eje Mazatlán-Guadalajara-Tampico por ser un facilitador de la conexión reticular al entrecruzarse y multiplicar la cobertura y capacidad del transporte de los otros 4 corredores longitudinales del país, con el apoyo del transporte marítimo, aéreo y ferroviario.

Con esta última información se destaca el papel intermediario territorial y funcional del transporte carretero y multimodal que cumple el eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico en el sistema de redes de conexión nacional. El aprovechamiento de estas capacidades de conexión de flujos interregionales, construidas al servicio de los actores regionales y de potenciales usuarios internacionales, pueden decidir el derrotero socio espacial, transregional, provocando cambios en la división del trabajo, basados sobre todo en la competitividad y en la capacidad de cada microespacio para insertarse con los principales flujos (Camarena, Aguilar, 2010: 43). En todo ello, son los procesos de aprendizaje colectivo en ambientes innovadores los que parecen estar marcando la diferencia con la socio espacialidad anterior.

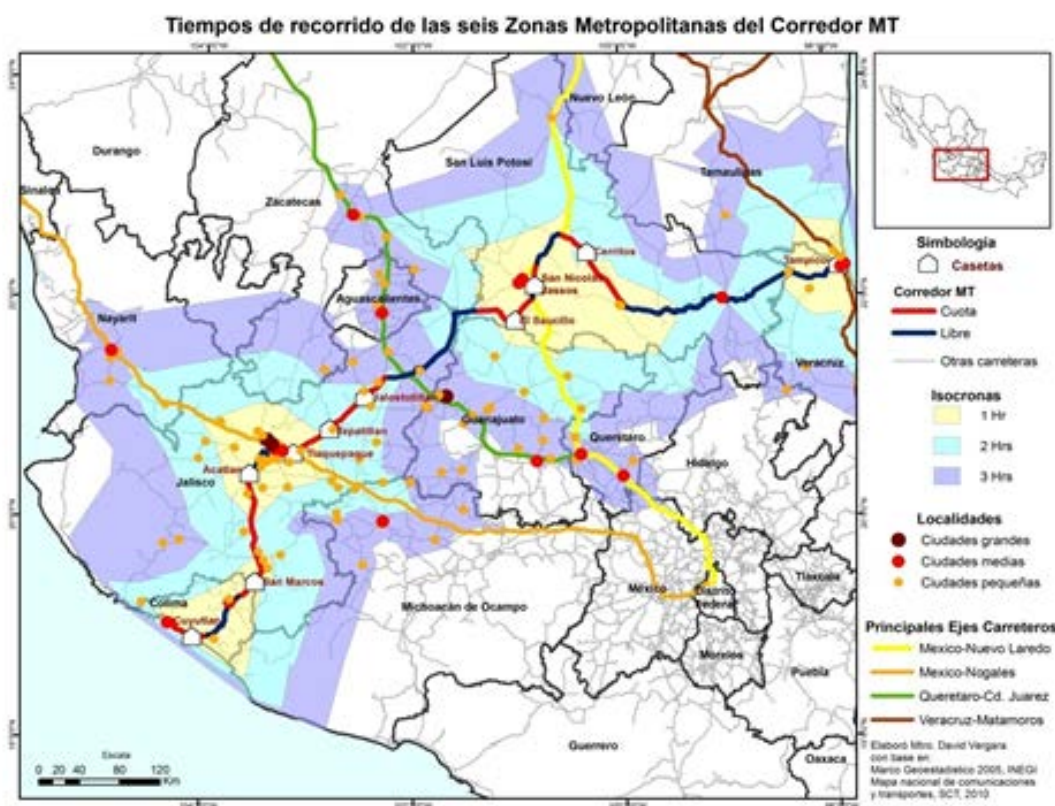
Conclusiones. Triple vocación articuladora del eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, en el sistema de redes de transporte nacional

Corredores longitudinales de grandes magnitudes de tráfico, se intersectan a lo largo del eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, compuesto por el 57% de carreteras de 2 carriles y por el 43 % de carreteras de 4 carriles. Con una extensión de 1 078 km, amplifica enormemente las zonas de influencia de las 5 zonas metropolitanas, ciudades y localidades más importantes del centro norte del país. Su impacto territorial abre múltiples posibilidades por haber logrado constituirse en un corredor integrado multimodal interoceánico, interconecta grandes puertos nacionales entre sí.

EL LUGAR COLECTIVO EN Y ENTRE CIUDADES. ARTICULACIÓN TRANSVERSAL ESTE-OESTE DE MÉXICO POR EL EJE CARRETERO MANZANILLO-GUADALAJARA-TAMPICO

En el conjunto de redes de transporte de Norteamérica que ubican como parte suya, sistémica e integral, al eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, destaca su triple vocación articuladora geoestratégica nacional, que se presenta como conclusión del estudio y que es especialmente reveladora del territorio macro-micro regional transformado:

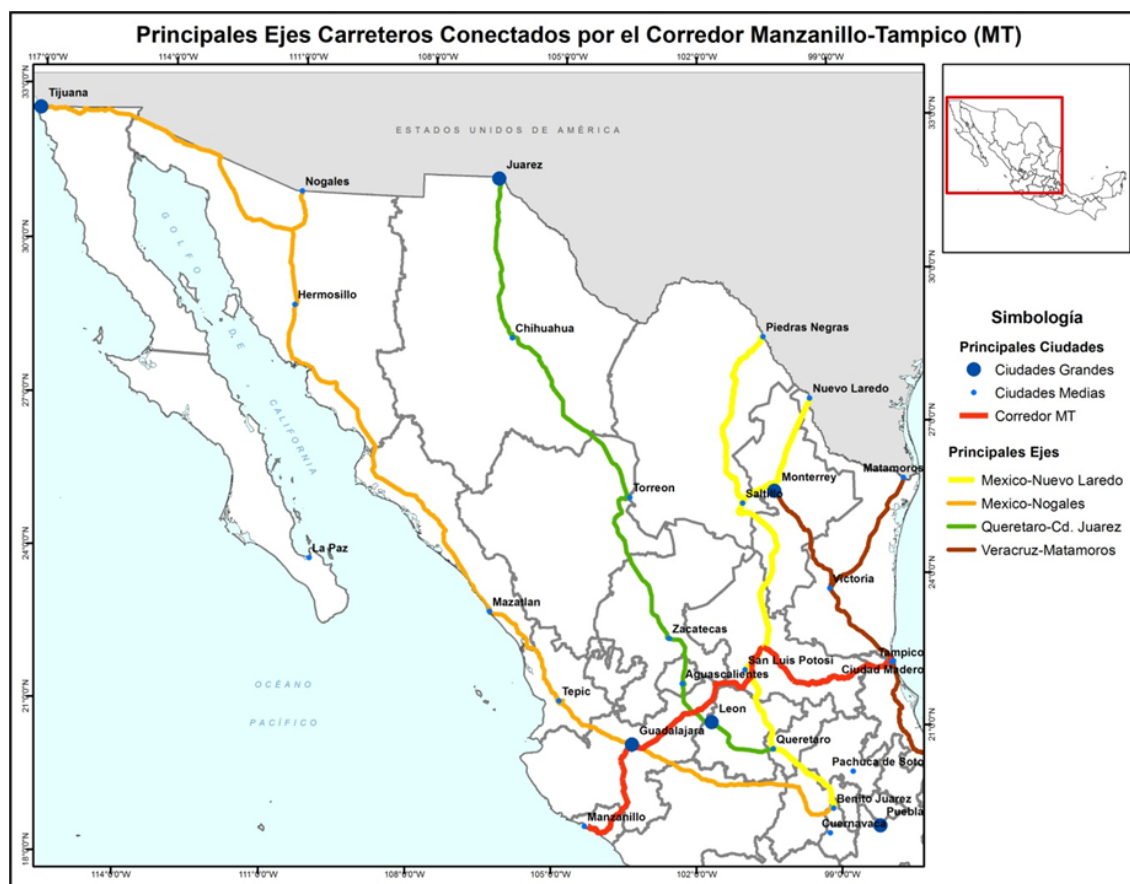
1) Su vinculación interoceánica que conecta en 11:55 horas de recorrido carretero a las costas de los dos inmensos océanos del Atlántico y el Pacífico mexicanos, abriendo un nuevo puente terrestre con capacidad de enlace del mundo, que posee capacidades que complementan y compiten para ciertas cargas y flujos especializados, con los grandes ejes transversales de Estados Unidos. El siguiente mapa de tiempos de áreas ilustra las tres áreas de influencia principales que son articuladas por medio del eje estudiado.



Fuente. Chías, 2014: sin página.

2) Este es uno de los ejes corredores transversales este-oeste, de mayor potencial alimentador nacional, porque articula los 4 corredores norte-sur, que provienen de Canadá y los Estados Unidos y que se prolongan hacia el sur del país, de forma concéntrica hacia la ciudad de México, haciendo posible, por primera vez en la historia nacional, una redistribución más equilibrada que acorta las seculares largas distancias que separaban las conexiones regionales del norte y occidente y de sus micro regiones entre sí, con respecto de la capital de la República y hacia el exterior, revelando nuevas áreas de influencia y posibilidades de intercomunicación inexploradas o escasamente aprovechadas que habían imposibilitado una apertura hacia la mar, de nuestro país, uno de los más ricos del mundo por su proporción de tierras continentales y posesiones marítimas.

3) como consecuencia de lo anterior, también por vez primera en la historia nacional, se dota a la organización territorial nacional de un concepto geoestratégico más equitativo, articulador, transversal, que atraviesa los monumentales sistemas montañosos de las Sierras Madre oriental y occidental de México, y que si se logra acompañar de adecuadas políticas que formen, consoliden y fortalezcan los mercados regionales, podrá en un horizonte de muy corto plazo combinar ambos planos reticulares, norte-sur y este-oeste, redistribuyendo los efectos benéficos de lograr combinaciones de escalas múltiples de economías y transportes, que en lugar de propiciar la extracción brutal de los recursos nacionales, propicie el desarrollo de auténticas vocaciones regionales, más allá del tradicional encierro concéntrico entre montañas del característico y hasta hace muy poco tiempo, fueron dominantes, especialmente en el México del altiplano central.



Fuente. Chías, 2014: sin página.

Es importante señalar que aún está pendiente encontrar, tramo por tramo y segmento por segmento, las formas de acceso al eje, que, sin detrimento de sus capacidades, contemple accesos acordes a las dimensiones y necesidades locales, sin exigir triangulaciones innecesarias y costosos rodeos dadas las condiciones de tubo abierto en sus extremos, pero sin desviaciones ni ingresos en sus intermedios.

El efecto del eje estudiado, como el de cualquier infraestructura es importante. En el caso de las obras viales, este efecto desarrollista es diferente a cada kilómetro, en cada punto.⁵ Y es muy distinto el efecto multiplicador que tiene un eje carretero como es el Corredor transversal Manzanillo a Tampico, en las ciudades y zonas metropolitanas enlazadas, al interior de los municipios conectados como entre las áreas rurales y despobladas. La infraestructura levanta posibilidades que su operación abre, cierra, o multiplica si se logran generar los aprendizajes necesarios para resolver el cambio de escala que el aumento insospechado en las interacciones provoca y que es muy fuerte, si se logran integrar a las cuentas de costos locales, los tiempos y distancias de acceso a mercados y proveedores distantes o tradicionalmente inaccesibles.

Estas fuerzas territoriales quizá complementarias que provocan altísimas conectividades en ámbitos urbanos, congestionamiento, contaminación e inseguridad vial, en las ciudades; junto con otros impactos micro regionales que requieren ser complementados para lograr escalar redes de malla que alcancen hasta las poblaciones periféricas, excéntricas y alejadas o de segundo orden, merecen una atención muy especial. Son ellas las que poseen mayor capacidad estructurante regional y micro regional, sobre las que descansarán los futuros que podrían resultar verdaderamente consolidadores de las fuerzas territoriales en escalas internas. Esta dualidad de capacidades tan característica de este corredor ejemplifica uno de los potenciales que deberían ser atendidos por el conjunto de ejes y corredores de la moderna retícula nacional con la que se empieza a reordenar el territorio nacional de principios del siglo XXI.

En resumen se destacan las capacidades interoceánicas de enlace y retransmisión de flujos internacionales de largas distancias entre los países y regiones de Asia, América, Europa y África; Asimismo, es sobresaliente el efecto transformador de escalas y direcciones tradicionales que se suma al de los otros 4 ejes longitudinales tradicionales centrados en la altiplanicie mexicana -desde el siglo XIX, en la ciudad de México- y que ahora se intersectan por el eje transversal estudiado, que junto con los otros tres ejes transversales de reciente construcción, acortan distancias y redistribuyen los impactos territoriales concéntricos de la articulación territorial nacional, conteniéndolos, como se ha dicho, en radios de acción de un alcance promedio de 5 horas.

De esta manera, se da un notable impulso al cambio de patrones culturales de aprovechamiento de recursos, al igual que otra nueva percepción de las facilidades y velocidades de acceso a la distancia y ejemplificadas en el caso del eje Manzanillo-Guadalajara-Tampico, que por medio de acciones conjuntas de los 60 municipios involucrados a lo largo del eje proponen aprendizajes colectivos distintos al igual que la adquisición de capacidades de relación con localidades y mercados internos y externos, en y entre lugares de distancias desconocidas y no experimentadas anteriormente, pero que se presentan ahora con enormes facilidades de entrada y salida que están alternando las dinámicas regionales con propósitos insospechadamente ventajosos.

Finalmente, deseamos destacar que en el contexto de la globalización, las relaciones regionales y locales, guardan las claves de contar o no, con capacidades adecuadas para responder

⁵ “Desde el diseño de canales de riego, la construcción de grandes acueductos, caminos, puentes, túneles, ciudades, puertos, vías de ferrocarril, hasta las obras que han detonado el desarrollo nacional como en su momento lo fueron las autopistas de Querétaro y Puebla y ahora lo son los Corredores Económicos del Norte Mazatlán-Matamoros y Manzanillo-Tampico y los ejes troncales México-Nogales, Querétaro-Ciudad Juárez y Querétaro-Nuevo Laredo; la Autopista México-Tuxpan, así como la construcción del Nuevo Aeropuerto de México y del Nuevo Puerto de Veracruz.” (Blog de la SCT, 2018: 1).

al doble desafío globalizador de, por un lado, resolver prácticamente el cambio de escala, de recorridos confinados de altas velocidades y volúmenes de tráfico, sin dejar de contemplar accesos acordes con las demandas locales, que se suponen en una integración adecuada tanto de los espacios continuos, lineales de mayores distancias integradas en ejes y corredores continuos, como los estudiados; y de, por otro lado, facilitar el arraigo y consolidación de nuevas ventajas geoestratégicas, por medio de aprendizajes colectivos necesarios, que adopten a su funcionalidad tradicional o la cambien para aprovechar las ventajas de contar con infraestructura capaz de escalar ventajas regionales y micro regionales, en circuitos de largas distancias.

Junto con lo anterior y a la par de obras monumentales como las de los 18 corredores que sitúan al modelo territorial nacional en condiciones de capacidad y competitividad, difícilmente sospechadas hasta ahora, se exigen también grandes capacidades de gestión espacial. Territorios, a partir de redes que no tienen límites, y que se superponen a los territorios físicos geográficos tradicionales por donde corren las carreteras, están abriendo paso a unas nuevas capacidades de aprovechamiento y explotación territorial, que exigen de nuevos aprendizajes colectivos, grandes responsabilidades y compromisos.

Son los ejes y corredores de la actualidad, como el transversal Manzanillo-Guadalajara-Tampico, que, ubicados en el contexto macro regional, nacional e internacional, de todo México y de Norteamérica, los que ahora con formas reticulares, están logrando hacer culminar un muy largo proceso secular de cruentas etapas de estructuración territorial nacional, que toca el privilegio de ver completarse a las generaciones de la actualidad.

Bibliografía

- Barrera de la Torre, Gerónimo (2013). “Organización del espacio en el México colonial: puertos, ciudades y caminos”, Boletín del Instituto de Geografía, México: IGUNAM, abril, disponible en:
https://www.researchgate.net/publication/287846119_Organizacion_del_espacio_en_el_Mexico_colonial_puertos_ciudades_y_caminos [2 de septiembre, 2020].
- Blog de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (2018). “¡Ingenieras e Ingenieros, trabajan en el proyecto de transformación de México!”, 6 de marzo, disponible en:
<https://www.gob.mx/sct/articulos/59759> [30 de mayo, 2020].
- Camarena Luhrs, Margarita (2010). *Principios de estudio regional. Espacios concluidos en red y regiones sin límites*, México: Universidad de Guadalajara, UCLA Program on Mexico, Profmex – World, Juan Pablos Editor.
- Colectivo Grieta (2009). “Corredor Transversal Manzanillo-Tampico”, disponible en:
<https://www.grieta.org.mx/index.php/comunicaciones-y-transportes/corredor-transversal-manzanillo-tampico/> [30 de junio, 2020].
- Chías, Luis (2014). “Corredor Manzanillo-Guadalajara-Tampico”, documento inédito. Instituto de Geografía, UNAM: Coordinación de la UNIGAT.
- Gobierno de México (2019). “Red Nacional de Caminos”, México, 13 de diciembre, disponible en: <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos> [30 de mayo, 2019].

- INEGI (2011). Censos Económicos 2010, disponible en: www.inegi.gob.mx [20 de mayo, 2020].
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (2011). “Traza tu ruta”, México: Portal de la SCT., disponible en: <http://www.sct.gob.mx/carreteras-v2/servicios/traza-tu-ruta/> [27 junio, 2020].
- Moreno Quintero, Eric, Agustín Bustos Rosales, Luz Angélica Gradilla Hernández, Ricardo Montoya Zamora, Carlos Martner Peyrelongue (2015). “Hacia el desarrollo de un modelo nacional de transporte; primera fase: Construcción de la red intermodal y primeros análisis”, Sanfandila, Querétaro, México: IMT, Publicación Técnica No. 459, disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt459.pdf> [24 de mayo, 2020].
- Murrieta, Raúl (2015). “Desarrollo de infraestructura carretera de altas especificaciones”, PPT presentado en el XLVII foro nacional de la Industria Química, organizado conjuntamente con la SCT, el 15-16 de octubre, disponible en: https://aniq.org.mx/foro/2015/DOC/5.-Tercera/1_Raul_Murrieta.pdf [14 de abril, 2020].
- Salgado Camarena, Surya Mariana (2014). “Historia y espacios de circulación de América Antigua”, en Margarita Camarena Luhrs (Coord.) (2014), *Circulaciones materiales y simbólicas de América*, México: Instituto de Investigaciones Multidisciplinarias, Facultad de Ingeniería-UAQ.
- Sin autor (2010). “Los primeros pobladores del territorio mexicano”, Revista México desconocido, 24 de junio, disponible en: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/los-primeros-pobladores-del-territorio-mexicano.html> [2 de septiembre, 2020].